**SUSMILE Capsule 3.4.8 Source 1**

**Réponses**

Veuillez noter que les réponses ci-dessous ont été simplifiées pour que les enseignants puissent évaluer la qualité des réponses en fonction de leur niveau de compréhension, de la perspective prise dans la lecture des documents et éventuellement de la qualité de leurs arguments pour compenser les éléments manquants.

**CEC niveau 6**

1. **S2** Quel est le moyen le plus efficace d’effectuer une opération logistique durable ?
* Appliquez des stratégies « Éviter-Déplacer-Améliorer » et commencez par tout ce qui peut être ***évité*** pour générer une pollution ou des coûts inutiles
* Une efficacité améliorée ne signifie pas nécessairement une exploitation plus durable, car elle peut entraîner plus de volumes d’activité, n’avoir aucun impact sur les émissions polluantes, etc.
1. **S2** Pourquoi l’utilisation des terres jouerait-elle un rôle important dans la gestion d’une logistique plus durable ?
* D’importantes économies d’énergie peuvent être réalisées dans sa conception
* Bien anticiper la conception et l’utilisation des bâtiments en y intégrant une approche d’approvisionnement :
	+ Positionnement des places de parking
	+ Accès aux locaux pour les livraisons
* Rapprocher les stocks de plusieurs points de livraison
* Consolider davantage les opérations de transport dans la chaîne d’approvisionnement
1. **S2** Est-il difficile pour les villes de gérer les données de fret ?
* Pas d’outils harmonisés entre les professionnels
* Pas de données harmonisées entre les intervenants
* Différents systemes de calcul ou methodologies de collecte de données
* Difficultés à collecter des données exhaustives et à les convertir en decisions politiques sans marquer certaines parties prenantes
* Pas de processus standard pour le captage et le calcul des émissions
* Les differences technologiques entre les acteurs des transports peuvent également jouer un rôle important
1. **S3** Est-il important d’impliquer les citoyens et toutes les parties prenantes concernées lors de la définition d’une planification logistique urbaine durable ?
* Si l’approche est entièrement coordonnée avec toutes les parties touchées par les externalités logistiques, les négociations sur sa mise en œuvre ou la compréhension de toutes les contraintes sont plus susceptibles de créer une dynamique positive pour les logisticiens plus tard.
* Cela peut avoir une incidence sur la conception des infrastructures ou amener toutes les parties à exprimer certains besoins ou défis qui seraient autrement manqués au cours de la phase de mise en œuvre (c.-à-d. bruit, saturation de la circulation, etc.).
1. **S3** Est-il recommandé de connecter un processus SUMP à d’autres processus de planification d’autres villes voisines ?
* La durabilité d’un plan de logistique urbain est interdépendante et affecte d’autres politiques au niveau local et régional, par conséquent, si elle n’est pas coordonnée, elle peut entraîner des décisions incohérentes qui deviendront contre-productives (par exemple, des heures de circulation différentes pour les livraisons de marchandises, des modes de transport spécifiques interdits dans les zones de transit, etc.).
* En ce qui concerne les acteurs impliqués dans un SUMP spécifique, plus les villes voisines sont impliquées dans le partage de leurs caractéristiques et ont la possibilité de défendre leurs besoins, plus il est probable que le SUMP global produit soit soutenu avec succès.
1. **S4** Quelles mesures, qui soutiennent la mise en œuvre de l’éco-logistique, ont besoin d’une implication politique pour permettre aux professionnels d’opérer ou d’ajuster leurs opérations en conséquence ?
* ***Lutte contre la marche au ralenti :*** nécessite des équipements urbains spécifiques, des incitations financières, l’éducation du public et une coordination efficace entre toutes les parties prenantes.
* ***Transfert modal :*** pour faciliter l’utilisation de modes alternatifs au transport routier (par camion ou par d’autres véhicules à carburant), il doit y avoir des incitations, des infrastructures et des accès dédiés aux autres modes afin de faciliter leur intégration dans l’environnement urbain et d’optimiser les temps de fonctionnement des arrêts de charge.
* ***Horaires de travail échelonnés :*** doit être coordonné avec les heures de circulation autorisées, le type de modes de transport qui peuvent circuler également et la coordination avec les autres parties prenantes pour faciliter le chargement / déchargement des marchandises à des moments précis de la journée.
* ***Programme de reconnaissance et de certification :*** ils doivent être structurés et de préférence reconnus par les autorités locales pour valoriser les parties prenantes impliquées et encourager les autres à faire partie du programme de reconnaissance. Elle peut justifier des incitations spécifiques ou exempter ces acteurs d’impôts, etc.
1. **S5** Que pouvez-vous dire sur les trois chapitres et propositions soumis par le consortium Gatmarif ?
* Les propositions tendent à démontrer la nécessité d’une harmonisation et d’une coordination
* Ils reflètent une analyse conjointe de plusieurs parties prenantes, toutes utilisant des services de transport et valorisant la difficulté des livraisons du dernier kilomètre.
* Il démontre une volonté des acteurs du transport d’accepter et de suivre des contraintes ou des efforts supplémentaires tels que des programmes de certification, plus de contrôles et de pénalités, si, par conséquent, il améliore les conditions d’exploitation et de circulation de leur activité.
* Bien qu’il s’agisse d’un secteur d’activité à faible marge, ils recherchent des technologies/solutions innovantes, mais pas nécessairement par le biais de plus de soutiens financiers (c.-à-d. bonus et incitatifs, valorisation de l’exemplarité, etc.)